Nr 10 (121)

KIEROWCA



PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy Warszawa, 16 — 31 maja 1954 r.

NAJWYŻSZĄ TROSKĄ OTOCZYĆ POJAZDY MECHANICZNE WOJSKA NA OBOZACH LETNICH

Piękna i porywająca jest tegoroczna wiosna, dziesiąta wiosna w naszej wolnej Ojczyźnie — Polsce Ludowej. Przed kilkunastu dniami obchodziliśmy radośnie święto 1 Maja. Obchodziliśmy je pod hasłami walki o realizację uchwał II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, dalszego rozkwitu kraju ojczystego, szybszego podniesienia dobrobytu ludności pracującej miast i wsi. Jeszcze mocniej zespoliliśmy w tym dniu swe szeregi wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w szerokim Froncie Narodowym — froncie walki o umocnienie naszej niepodległości, o pokój, dobrobyt i socjalizm.

To przecież realizując wskazania kierowniczej siły narodu —Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — wzrasta nieustannie siła naszego państwa i dobrobyt całego narodu. Dlatego ze spokojem i ufnością naród nasz patrzy dziś w przyszłość. Podstawą tej ufności jest fakt, że jak podkreślił to w swym przemówieniu w dniu 1 Maja I Sekretarz KC PZPR B. Bierut — *„sprawę naszej niepodległości i bezpieczeństwa oparliśmy na niezawodnych i nienaruszonych podstawach; na rosnącej wciąż mocy obronnej naszego państwa, na bojowości i bezgranicznym oddaniu Ojczyźnie naszego Wojska Polskiego"*...

Jakżeż zaszczytne, ale zarazem odpowiedzialne zadania wynikają ze słów Bolesława Bieruta dla każdego żołnierza ludowego Wojska Polskiego. Serca żołnierzy napawa duma, że mogą stać na straży pokojowej twórczej pracy naszego narodu.

Obecnie, gdy wojsko nasze wkracza w nowy okres szkolenia na obozach letnich stają przed nami jeszcze bardziej odpowiedzialne zadania. Do wykonania ich, do wzmożonego szkolenia w warunkach polowych z wielkim zapałem przystępują wszyscy żołnierze ludowego wojska, w tej liczbie również my, kierowcy i specjaliści wojsk pancernych i zmechanizowanych oraz służby samochodowej. Zdajemy sobie dobrze sprawę, że właśnie w okresie letnich ćwiczeń będziemy mieli doskonałe warunki do jeszcze lepszego, mistrzowskiego opanowania swoich żołnierskich specjalności. Pragniemy pomyślnie zdać stojący przed całym wojskiem egzamin najwyższej gotowości bojowej — egzamin, jakiego żąda od nas nasz naród.

Toteż już zawczasu poczyniliśmy w oddziałach staranne przygotowania do zadań okresu letniego. Przygotowaliśmy sprzęt i wyposażenie, pojazdy mechaniczne poddaliśmy starannym przeglądom, przystosowując je do pracy w ciężkim terenie. Myliłby się jednak ten, ktoby sądził, że przez staranne przygotowanie w garnizonach naszego parku samochodowego do letniego okresu wszystko zostało zrobione, że nasze pojazdy wykonają już bez trudu każde ćwiczebne zadanie w polu. Tak nie jest. Dotychczasowa praktyka dowiodła, że tylko te oddziały wykazać się mogły przez cały czas trwania obozów letnich pełną sprawnością techniczną i bojową swych parków samochodowych, w których wszyscy żołnierze przejawiali codziennie najwyższą troskę o powierzone im pojazdy mechaniczne.

Przykładem jest nam służba samochodowa Armii Radzieckiej, której żołnierze-kierowcy w codziennym, uporczywym szkoleniu w trudnych warunkach polowych każdą minutę poświęcali obsłudze i konserwacji swych samochodów. Dzięki temu mogli oni w latach Wielkiej Wojny Narodowej wykonywać pomyślnie wszystkie bojowe zadania i uczestniczyć w najtrudniejszych operacjach Armii Radzieckiej, która dała godną odprawę agresorowi. A przecież nasze ćwiczenia również będą odbywać się w warunkach jak najbardziej zbliżonych do rzeczywistych warunków wojennych. Tu każde, najmniejsze na pozór zadanie, musi być bezwzględnie wykonane, gdyż od tego zależy przebieg i powodzenie całego ćwiczenia.

W warunkach polowych żołnierz-kierowca zdany jest często na własne siły. Tu najczęściej od jego tylko wiedzy i umiejętności zależy bezpośrednio sprawność pojazdu. A zatem troska, jaką otoczy on swój samochód pozwoli mu z honorem wykonać każde zadanie.

Nie wolno również zapominać, że każdy zabieg i konserwacja pojazdu odbywa się w polu w warunkach zupełnie odmiennych od warunków garnizonowych, do jakich byliśmy dotychczas przyzwyczajeni. Dlatego w okresie letnich ćwiczeń w polu rękojmią stałej sprawności technicznej naszych pojazdów będzie również wzorowo urządzony samochodowy park polowy, w którym jego elementy, jak: punkt kontrolno-techniczny, parkowa stacja obsługi, magazyny części i mps będą nie tylko urządzone zgodnie z instrukcjami, lecz również prawidłowo wykorzystane.

(Dokończenie na str. 2)

WYRÓSŁ W ŻOŁNIERSKIM TRUDZIE

W pododdziale oficera Owczarka rozwija się ruch przodownictwa w wyszkoleniu fachowym i politycznym. Na tablicy przodowników znajduje się między innymi zdjęcie st. szer. Curzydły Stanisława, który i w cywilu był przodownikiem pracy.

St. szer. Curzydło ukończył 5 klas szkoły podstawowej, nic więc dziwnego, że po przyjęciu do wojska miał wiele trudności. Jednak dzięki wytrwałości i pracy nad sobą stawał się stopniowo coraz bardziej wartościowym żołnierzem. Często i długo rozmawiał ze starszymi żołnierzami, ucząc się od nich specjalności wojskowej i pogłębiając swoje uświadomienie ideologiczne. Czytał codziennie prasę, literaturę wojskową i fachową, pokonując stopniowo napotykane trudności.

Jako kierowca dba o swój pojazd, który zawsze jest sprawny technicznie i gotowy do wykonania zadań. Ponadto ma duże oszczędności paliwa i przedłuża używalność ogumienia.

Osatnio złożył podanie z prośbą o przyjęcie go do ZMP. Organizacja, widząc, że pozyska wartościowego członka, przyjęła go jednogłośnie. Takim to postępowaniem i postawą dokumentuje st. szer. Curzydło prawdziwy, szczery patriotyzm, kontynuując piękne tradycje frontowych bohaterów I i II Armii WP.

kpr. Z. Żyłka

W dniach wymarszu



Okres obozów letnich jest trudnym egzaminem żołnierzy służby samochodowej. Do jednych z podstawowych obowiązków kierowców należy w tym czasie zabezpieczenie odbywających się ćwiczeń w środki ciągu. Na zdjęciu: kierowcy w oddziale oficera N. zapoznają się w dniach wymarszu na równi z żołnierzami artylerzystami z najbliższymi zadaniami stojącymi przed ich pododdziałem.

KSIĄŻKA Gazeta twój przyjaciel

W dniu 30 maja br. rozpoczynają się w całym kraju — miastach, na wsiach, w każdym zakątku naszej Ojczyzny „Dni Oświaty, Książki i Prasy". W tym czasie z setek i tysięcy stoisk księgarskich ustawionych na ulicach i placach będziemy mogli nabywać książki tak, jak kupuje się codziennie artykuły pierwszej potrzeby. Rzeczywiście, takim bowiem artykułem stała się dziś w Polsce Ludowej książka i gazeta. W ciągu minionego dziesięciolecia wydaliśmy przeszło 3 razy więcej książek niż ukazało się ich w okresie 1929 — 39. Milionowe i wielomilionowe nakłady pism i gazet niosą dziś szeroko wiedzę o nowym życiu, mobilizują masy ludowe do wzmożonej pracy dla dobra pokoju, dla dobra Ojczyzny.

Ziścił się sen wielkich poetów — wieszczów: Mickiewicza i Słowackiego, których dzieła dotarły do spracowanych chłopskich rąk. Gdy nad wsiami zapadnie zmrok, w blasku żarówek elektrycznych pochylają się głowy młodych i starych, aby szukać w gazecie i książce prawdy o życiu, aby znaleźć w nich potwierdzenie i zachętę do dalszego codziennego wysiłku dla dobra ludowej Ojczyzny.

Gazety i książki są dziś przyjaciółmi najszerszych mas ludowych i codziennym pomocnikiem w ich pracy. Takim przyjacielem i pomocnikiem w służbie żołnierza — kierowcy i specjalisty samochodowego jest również prasa i książka. Czerpiemy z niej przykład i zachętę do jeszcze wydajniejszego szkolenia się, do jeszcze bardziej wzorowego pełnienia służby, do racjonalizowania i usprawnienia naszej pracy, do podnoszenia naszej wiedzy politycznej i fachowej. Z książek poznajemy również wspaniałe, postępowe tradycje naszego narodu i sławny szlak bojowy Ludowego Wojska Polskiego.

Dla nas, żołnierzy Służby Samochodowej, szczególne znaczenie posiada prasa fachowa i książka techniczna. Nieuzupełnianie swych wiadomości fachowych w dobie, gdy technika z każdym dniem idzie milowymi krokami naprzód — to odstawanie od życia — to cofanie się wstecz.

Od tego właśnie chroni nas prasa i książka. To właśnie ona pozwala nam iść stale naprzód wraz z najnowszymi osiągnięciami wiedzy i techniki, lepiej poznawać i użytkować nasz wspaniały sprzęt.

Toteż obowiązkiem każdego żołnierza — kierowcy i specjalisty samochodowego jest obok poznawania literatury pięknej i wojskowej również rozwijanie czytelnictwa prasy fachowej i książek technicznych. Czytać i uczyć się z nich samemu oraz popularyzować czytelnictwo i samokształcenie z ich pomocą wśród kolegów.

W szeregach naszej służby mamy wielu gorliwych czytelników i propagatorów prasy fachowej i książki. Są nimi wzorowi kierowcy: kpr. Wróbel, st. szer. Księżarczyk, bomb. Malczyk i wielu innych, którzy do sukcesów w pracy doszli również dzięki samokształceniu, za pomocą prasy fachowej i literatury technicznej.

Z prasy fachowej nie wystarczy jednak korzystać. Z prasą winien każdy z nas ściśle współpracować czyniąc z niej trybunę wymiany doświadczeń i osiągnięć naszej służby. Stać się wzorowym korespondentem tak, jak kpr. Z. Żyłka, st. szer. R. Jaskółka, szer. T. Rejewski, szer. Wróblewski, oficer St. Kubiak i Centrowski, oto sposób spłacenia długu za pomoc, jaką nam niesie prasa fachowa w pracy i żołnierskiej służbie dla Ludowej Ojczyzny.

NASI KORESPONDENCI PISZĄ

ZAWSZE SPRAWNY



— Samochód sprawny technicznie — melduje swemu dowódcy szer. Kwiatoń, przodujący żołnierz-kierowca, który za wzorową troskę o powierzony mu pojazd mechaniczny został ostatnio awansowany do stopnia st. szeregowca.

JESTEŚMY PRZYGOTOWANI DO LETNICH ĆWICZEŃ

Żołnierze pododdziału oficera Pabisia w pełni wykorzystali okres zimowego szkolenia. W sali wykładowej, w świetlicy i parku samochodowym stale uzupełniali swe wiadomości z wyszkolenia bojowego i politycznego oraz z budowy i eksploatacji pojazdów. Chęć do nauki i koleżeńska pomoc, pozwoliły żołnierzom należycie opanować wiedzę, którą będą mogli zastosować praktycznie w warunkach polowych.

Dzięki stałej trosce dowództwa, organizacji partyjnej i ZMP-owskiej, pododdział nasz osiągnął wysoki poziom wyszkolenia.

Siłę i wytrwałość w nauce czerpaliśmy z bojowych tradycji Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego, z bohaterskiej walki o wykonanie planów produkcyjnych przez naszych robotników i chłopów.

Zbliżał się okres przejścia na wiosenno-letnią eksploatację. W pododdziale zawrzało. Błyskawice wychodzące codziennie, ulotki, gazetki ścienne, wskazywały postępy i braki w pracy. Nowy okres użytkowania poprzedził apel samochodowy, którego wyniki dowiodły, że wysiłek nasz nie poszedł na marne. Samochody były przygotowane na bardzo dobrze. Wielu żołnierzy-kierowców zostało wyróżnionych. Najlepiej przedstawił się „Zis-5" szer. Kudyby, „Star-20" szer. Dębieckiego i autobus eksploatowany przez st. szer. Kucharczaka. Drużyna traktorowa również stanęła w pełnej gotowości bojowej. St. szer. Olszewski, członek PZPR i agitator pododdziału swym przykładem zmobilizował całą drużynę do wzorowego przygotowania ciągników. Wielu młodych żołnierzy, jak szer. szer. Mazur, Łambrzycki, Przepiórka nie wiedzieli od czego zacząć.

— Grunt — to sprawność techniczna, „lakierować" będziemy potem — mówił do nich st. szer. Olszewski. Zakasali rękawy i szybko doprowadzili silniki do porządku, naprawili gąsienice i usunęli drobne niedomagania. Dowództwo oceniło wkład pracy st. szer. Olszewskiego nadając mu stopień podoficerski. Warsztatowcy, st. szer. Kobus, szer. szer. Pyka, Ogorzałek i inni włożyli wiele trudu przy naprawie samochodów, regulując gaźniki, naprawiając instalacje elektryczne i wykonując inne trudniejsze nawet czynności.

Dzięki temu nowy okres użytkowania samochodów zastał nas należycie przygotowanych. Osiągnięcia pododdziału były niewątpliwe. ZMP-owcy, st. szer. Plak, szer. Mrowiec, szer. Roćko zobowiązali się jako czyn 1-szo Majowy wykonać myjkę systemem gospodarczym.

Poziom bojowego, politycznego i fachowego wyszkolenia był wysoki. Świadczą o tym bardzo dobre wyniki w strzelaniu, osiągnięte przez st. szer. Szczepańskiego, szer. szer. Stępnia, Roćko i Copałę.

Wysiłek żołnierzy, ich zapał i wytrwałość w nauce dały poważne wyniki. Żołnierze służby samochodowej dobrze zrozumieli wytyczne i uchwały II Zjazdu PZPR i niewątpliwie letni okres szkolenia przyniesie nam nowe osiągnięcia.

st. szer. R. Jaskółka

DO REDAKCJI „KIEROWCA"

W załączeniu przesyłam artykuły celem ewentualnego zamieszczenia na łamach „Kierowcy".

Równocześnie zawiadamiam, że nadeszła do mnie legitymacja korespondenta, z której jestem niezwykle dumny. Posiadanie legitymacji jest dla mnie bodźcem do dalszej intensywnej i wytrwałej pracy korespondenta.

Z żołnierskim pozdrowieniem
kpr. Żyłka Zygmunt

×

Przesyłam gorące pozdrowienia redakcji naszej gazety. Pragnieniem moim jest zostać stałym korespondentem „Kierowcy". Zdjęcie do stałej legitymacji korespondenta wyślę w najbliższym czasie. Dziękuję za wskazówki zawarte w piśmie Redakcji z dnia 19.4.1954 r. Będę się do nich stosował.

st. szer. Jaskółka Roman

×

Jestem żołnierzem młodego rocznika i młodym kierowcą. Z przyjemnością czytam gazetę „Kierowca", która pomaga mi, a także moim kolegom zdobyć nowe wiadomości, jest naszym pomocnikiem w codziennej pracy i służbie.

Widząc, że wielu żołnierzy zamieszcza swoje korespondencje w „Kierówcy", chciałbym i ja coś napisać. Proszę o poradę i pomoc w tej sprawie.

szer. Janik Marian

Od Redakcji

W związku z wyjazdem na obozy letnie, należy niezwłocznie porozumieć się z odpowiednimi oddziałami Centralnego Kolportażu i poinformować je, dokąd należy przesyłać numery „Kierowcy", przeznaczone dla waszych pododdziałów. Uniknie się w ten sposób sytuacji, że „Kierowca" dostarczany będzie ze znacznym opóźnieniem, bądź leżałby na starym miejscu postoju zamiast nieść pomoc szkolącym się na obozach kierowcom i specjalistom naszej służby.

CZUJNOŚĆ — WAŻNA CECHA żołnierska

Kiedy z trybuny II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej ukochany nasz dowódca, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski zapewniał delegatów na Zjazd i cały nasz naród, że Wojsko Polskie nie zawiedzie pokładanego w nim zaufania, że żołnierz polski wypełni z honorem każde zadanie, jakie postawi przed nim nasza partia i rząd, nie przypadkowo, jako jedno z zadań stojących przed całym stanem osobowym naszego wojska wymienił wówczas dalsze podniesienie czujności.

×

Towarzysz Stalin największy strateg wojenny wszystkich czasów uczył, że:

„Po to, ażeby wygrać bitwę w czasie wojny, trzeba czasami kilka korpusów czerwonoarmistów. Lecz po to, by zaprzepaścić tę wygraną na froncie wystarczy kilku szpiegów gdziekolwiek w sztabie armii, albo nawet w sztabie dywizji, którzy mogą wykraść plan operacyjny i przekazać go przeciwnikowi".*

Druga wojna światowa, w czasie której żołnierz polski u boku radzieckich przyjaciół gromił armię Hitlera, dostarczyła nie mało przykładów wskazujących przeróżne metody, jakimi starali się hitlerowscy szpiedzy wykraść wiadomości stanowiące tajemnicę wojskową. Oto jeden z nich:

Było to w grudniu 1944 r., w przededniu ofensywy styczniowej. Do grupy żołnierzy, którzy rozmawiali w przerwie przedstawienia teatru dywizyjnego, podeszła młoda kobieta i zapytała, czy nie znają jej krewnego, kaprala Pawliny, który służy w jednej z jednostek stacjonujących w mieście, a którego — jak mówiła — nie może znaleźć. Żołnierze nie znali kpr. Pawliny, mimo to wdali się z młodą kobietą w dłuższą pogawędkę. Okazała się ona ogromnie ciekawa; interesowało ją, gdzie są koszary, w której służą jej rozmówcy, czy już walczyli i czy spodziewają się powrotu na front. Ciekawiło ją również, co jedzą na śniadanie, obiad i kolację, czy ich bardzo męczą ćwiczeniami, jakie mają pogadanki itp.

Szeregowcowi Głowie nie podobała się ciekawość nieznajomej... A może z tym kpr. Pawliną to jakaś „lipa" — pomyślał sobie — niby to się pytała o jakiegoś krewniaka, a teraz już o nim zapomniała i wypytuje się o to, co my jemy, jakie mamy ćwiczenia... Coś tu jest nie w porządku... Pod pierwszym lepszym więc pozorem odszedł na chwilę od kolegów i zameldował szefowi kompanii swoje spostrzeżenie.

Szef kompanii podszedł do owej wścibskiej kobiety i wylegitymował ją. Dokumenty były niby w porządku. Spostrzegł jednak, że w trakcie legitymowania manewrowała ona torebką w ten sposób, jakby chciała za wszelką cenę ukryć jej zawartość. Przeprowadzona z kolei rewizja torby wykazała, że znajdował się w niej... plan miasta z zaznaczeniem kilku domów zajętych przez wojsko. Podczas śledztwa okazało się, że kobieta ta była niebezpiecznym faszystowskim szpiegiem.

×

Pomyślmy, co by się stało, gdyby wspomniani wyżej żołnierze w czasie przerwy na przedstawieniu teatralnym wypaplali, gdzie kwaterują, jaka jest ich siła, kto jest ich dowódcą, gdzie się szkolą?



W okresie letnich ćwiczeń żołnierze-kierowcy mają do wykonania wiele zadań ćwiczebnych, o specjalnym znaczeniu. W tych warunkach cechować ich musi czujność i ścisłe przestrzeganie tajemnicy wojskowej. Na zdjęciu: pełniący służbę na polowym PK-T, kpr. Nowacki troskliwie sprawdza dokumenty i ładunek pojazdu wjeżdżającego na teren obozu wojskowego.

Daliby w ręce wroga nadzwyczaj ważne dla niego informacje, a nawet w pewnych okolicznościach wydaliby na siebie wyrok śmierci, bo na podstawie dokładnego planu można naprowadzić ogień artyleryjski, można zrobić nalot bombowy na koszary, można podłożyć miny itd.

×

Doświadczenie 9-letniego okresu, jaki minął od dnia klęski faszystowskiej armii Hitlera, uczy nas, że dziś, kiedy naród Polski z powodzeniem wykonuje wspaniałe zadania Planu 6-letniego, kiedy niemal codziennie uruchamia się w kraju nowe fabryki, powstają na wsi nowe spółdzielnie, szkoły i przedszkola, kiedy w wyniku słusznej polityki Rządu PRL i Polskiej Zjednoczonej Parti Robotniczej z miesiąca na miesiąc podnosi się stopa życiowa mas pracujących, wrogie nam siły zagranicznego kapitału robią wszystko, aby nam w tym marszu naprzód przeszkodzić.

W tym celu pragną o nas jak najwięcej wiedzieć. Nasyłają więc na nasz kraj szpiegów, werbują do swej brudnej roboty różnego rodzaju wykolejeńców, przestępców, wrogów naszego państwa, przy czym, jak wykazały procesy aresztowanych szpiegów oraz zlikwidowanie ostatnio na terenie kraju rozgałęzionej siatki szpiegowskiej, cel tej roboty w porównaniu z okresem wojennym niewiele się zmienił. W dalszym ciągu dążą przede wszystkim do uzyskania wiadomości o naszym wojsku: o jego sile, stanie liczebnym, wyszkoleniu, uzbrojeniu itd.

Czy my, żołnierze ludowego Wojska Polskiego, synowie narodu, który ponad wszystko na świecie ceni swą niepodległość i pokój, ułatwimy im tę brudną robotę?

Na pewno nie! Ale, aby nie stać się ich „pomocnikiem", każdy z nas musi bezwzględnie przestrzegać tajemnicy wojskowej i państwowej.

×

Zagadnienie czujności w wojsku, jakkolwiek zawsze bardzo ważne nabiera specjalnego znaczenia w nowym okresie szkolenia na obozach letnich, kiedy szkolimy się w warunkach najbardziej zbliżonych do warunków bojowych.

Dlatego zapamiętajmy sobie, że od każdego z nas, od naszej czujności zależy, by wszelkie wysiłki wroga spełzły na niczym, by przez mur czujności żołnierskiej nie prześliznęła się żadna macka szpiegowskiej ośmiornicy, by wróg, który usiłuje szkodzić naszej Ojczyźnie, niechybnie znalazł się za kratami.

„Być czujnym" — oto nakaz narodu, który powinien towarzyszyć nieustannie każdemu z nas zarówno w służbie, jak i poza służbą, w pracy, na każdym kroku zespołowego czy osobistego życia.

Wróg jest chytry i podstępny. Trzeba więc mieć stale oczy i uszy otwarte, by go w porę dostrzec i unieszkodliwić. Trzeba z nim walczyć nieubłaganie, uporczywie, nieustannie i na każdym kroku.

Niech nam zawsze w tej walce przyświecają słowa Józefa Stalina, Wielkiego Przyjaciela i Nauczyciela naszego narodu:

„Jeśli będziemy czujni, to z całą pewnością pobijemy naszych wrogów i w przyszłości, tak jak bijemy ich obecnie i jak biliśmy ich w przeszłości".**

* J. Stalin „O brakach w pracy partyjnej i środkach likwidacji trockistowskich i innych dwulicowców". Wyd. ros. 1937 r. str. 27.

** Cyt. wg. „Nowe Drogi" Nr 3/45 1953 r., str. 124.

NAJWYŻSZĄ TROSKĄ OTOCZYĆ POJAZDY MECHANICZNE WOJSKA

(Dokończenie ze str. 1)

Poruszając zagadnienie zwiększenia troski o sprzęt samochodowy na obozach letnich nie zapominajmy o racjonalnym wykorzystaniu wolnego czasu, jaki często mamy. Nie można go wykorzystywać na beztroskie pogawędki lub wygrzewanie się na słońcu. W czasie ćwiczeń w polu, podobnie zresztą jak w czasie działań wojennych, sytuacja często się zmienia i zawsze trzeba być gotowym do wykonania najtrudniejszego nawet zadania. Każda więc minuta pracy przy sprzęcie samochodowym i podnoszenie swych kwalifikacji na wyższy poziom, mogą mieć wpływ na uzyskanie pomyślnych wyników takiego ćwiczenia.

Pojazdy mechaniczne naszego wojska to nowoczesne samochody, ciągniki i traktory produkcji polskiej i radzieckiej. Niezawodność ich działania została już dowiedziona w najtrudniejszych warunkach bojowych i ćwiczebnych. Ale, jak wiemy, najlepsza nawet technika bez człowieka, który nią pokieruje nie przedstawia wartości. Dlatego pełna sprawność techniczna i bojowa naszych oddziałów, zależy również od samych żołnierzy, którym została powierzona wspaniała technika samochodowa. Zależy ona od troski i opieki, jaką nieustannie otacza swój pojazd kierowca, od wysokiego poziomu kultury technicznej żołnierzy i przywiązania do sprzętu będącego wtedy najlepszym towarzyszem i współtwórcą sukcesów.

• • •

Naród nasz, który zwycięsko buduje socjalizm w swym kraju, wymaga od żołnierzy ludowego Wojska Polskiego uzyskania najwyższego poziomu wyszkolenia, dyscypliny i gotowości bojowej.

My, żołnierze-kierowcy i specjaliści odpowiemy na to wezwanie najwyższą troską, jaką otoczymy powierzoną nam technikę samochodową, mistrzowskim opanowaniem swej specjalności i celującymi wynikami w tegorocznych ćwiczeniach letnich.

co piszą gazety żołnierskie

W JEDNYM BOJOWYM SZEREGU

Gazeta Warszawskiego Okręgu Wojskowego „Za Polskę Ludową" zamieszcza list żołnierza Armii Radzieckiej do żołnierzy ludowego Wojska Polskiego, w którym m. in. czytamy:

Pozdrawiam Was w dniu majowego święta, towarzysze walk, żołnierze Wojska Polskiego!

Dzień 1 Maja to przegląd naszych bojowych sił, przegląd osiągnięć. Cieszy mnie iż mogę Was zawiadomić, że wraz z towarzyszami osiągnęliśmy doskonałe wyniki w wyszkoleniu bojowym i politycznym, w opanowaniu skomplikowanej współczesnej techniki czołgów. Jestem mechanikiem — kierowcą pierwszej kategorii. Niedawno wręczono mi symbol żołnierskiej sławy — odznakę „Wzorowy Czołgista". To już druga zaszczytna nagroda, jaką otrzymałem w dniach pokoju. Mam 23 pochwały. Przed kilku dniami prowadziłem maszynę bojową po trudnym, najeżonym przeszkodami terenie. Rozkaz wykonałem z powodzeniem. Ale żołnierz — komsomolec nie ma prawa zadawalać się tym, co osiągnął. Nieustannie podnoszę swoje kwalifikacje. Przecież w wojsku nie wolno zatrzymać się w miejscu.

Radzieccy żołnierze głęboko interesują się nie tylko życiem swego kraju. Szczerze cieszą naszych gwardzistów osiągnięcia krajów demokracji ludowej. Z zainteresowaniem czytamy w gazetach o tym, jak bratni polski lud, ująwszy w swe ręce losy państwa, wznosi kombinaty metalurgiczne, kopalnie, fabryki, huty, buduje nowoczesny przemysł, zmechanizowane spółdzielcze rolnictwo, tworzy nową kulturę.

Z pewnością w okolicach starego polskiego miasta Krakowa zielenią się już delikatne kiełki zbóż i rozkwitają sady. To święta ziemia. Ziemia zroszona krwią towarzyszy i z mego pułku. Tam pod murami Krakowa żołnierz naszej jednostki — fizylier Wasyl Pieszechonow, powtórzył nieśmiertelny bohaterski czyn Aleksandra Matrosowa. W krytycznej chwili walki własną piersią zasłonił otwór strzelecki nieprzyjacielskiego bunkra, zapewniając sukces szturmującemu oddziałowi.

W naszym oddziale stoi na postumencie czołg — weteran. Na jego pancerzu wyrysowany jest szlak bojowy przebiegający również przez polską ziemię. W ciężkich zmaganiach, Armia Radziecka rozgromiła hitlerowskie Niemcy i uratowała cywilizację Europy od faszystowskich bandytów. Ramię przy ramieniu z Armią Radziecką walczyli bohatersko żołnierze i oficerowie Wojska Polskiego. Przyjaźń nasza jest niewzruszona i wieczysta. Scementowała ją krew przelana przez radzieckich i polskich żołnierzy. Niech więc i nadal cementuje się nasze pełne chwały żołnierskie braterstwo.

Jefrejtor Armii Radzieckiej
Borys Kornakow
mechanik-kierowca I kategorii

TERMINOWA ROBOTA

Radzieckie oddziały zbliżały się od zachodu do śródmieścia Berlina. Na jednej z ulicy w dzielnicy Landwehr — Kanal Niemcy usadowili się w dużym trzypiętrowym budynku policji. Prowadzili z niego ogień ze wszystkich rodzajów broni. Strzelali również z „pięści pancernych" nie pozwalając czołgom posuwać się naprzód. Artyleria usiłująca rozbić ten szary kolos nie wyjaśniła również sytuacji, ponieważ pociski albo wcale nie przebijały grubych murów, albo wyrządzały w nich tylko niewielkie wyłomy.

Dowódca dywizjonu wyrzutni rakietowych, major gwardii Draganow, znajdował się w tym czasie na swoim stanowisku dowodzenia w sąsiedztwie stanowiska dowodzenia oddziału pancernego pułkownika gwardii Morgunowa, który to oddział wspierał. Oba stanowiska znajdowały się w największym ogniu walki. Sąsiedni dom był jeszcze zajęty przez hitlerowców, którzy prowadzili stamtąd gwałtowny ogień. Ogień był tak silny, że nie można było pokazać się w oknie.

Pułkownik gwardii Morgunow siedział właśnie nad mapą, gdy do pokoju wszedł major.

Mam dla ciebie Draganow terminową robótkę — powiada. — Ot, popatrz. — Nachyla się nad mapą i pokazuje:

— Tutaj jest gmach policji, siedzą w nim hitlerowcy i nie możemy ich stamtąd wykurzyć... Trzeba ten dom zburzyć. Od tego zależy powodzenie dalszego natarcia. Rozumiesz?

— Rozumiem, towarzyszu pułkowniku,

Z FRONTOWYCH WSPOMNIEŃ

TAK WALCZYLI ŻOŁNIERZE

— Czy uda się wam szybko z tym załatwić?

— Postaram się, towarzyszu pułkowniku.

Po upływie kilku minut, po dokładnym sprecyzowaniu sytuacji, major wychodzi. Szybko przebiega ostrzeliwany odcinek, wskakuje do swojego wozu i mknie do ugrupowania bojowego dywizjonu.

Krótkie rozpoznanie podejść, jeszcze krótsza rozmowa z dowódcą baterii — i wyrzutnia sierżanta gwardii Waganowa błyskawicznie wyjeżdża z podwórza. Wzbijając tumany kurzu mknie przez zawaloną gruzem ulicę i zwalnia bieg koło zawałów. Szara masa domu — twierdzy jest już widoczna. W ścianach widać czarne dziury od pocisków. Widoczne są zaprawione cementem okna — strzelnice, z których wróg prowadzi ogień. Wyrzutnia z leżącymi na niej pociskami zjeżdża ostrożnie z zawałów i znów niknie w kurzu. W odległości 100 metrów od domu zatrzymuje się, aby przygotować się do strzelania na wprost.



Zawiadowca, komsomolec Samuiłow, w porę spostrzega pierwszego nieprzyjacielskiego żołnierza z „pięścią pancerną". Krótka seria z pistoletu maszynowego uprzedza wystrzał wroga, ale równocześnie też pada raniony pociskiem komsomolec. Leżąc na asfalcie w dalszym ciągu strzela w okna z pistoletu maszynowego, nie dając nieprzyjacielowi prowadzić ognia.

Wyrzutnia jest już gotowa do salwy. Dowódca wyrzutni i kierowca spiesznie zajmują miejsca. Sierżant Waganow ujmuje mechanizmy naprowadzenia i ciężkie pociski ze świstem lecą w powietrze. Wóz bojowy otaczają chmury kurzu. Na przodzie zjawiają się błyskawice, grzmią ciężkie wybuchy. Tymczasem wyrzutnia wypuszcza drugą serię; znów kłęby kurzu, a wyrzutnia po szczęśliwym pokonaniu zawałów już mknie ulicą i ginie w najbliższej bramie.

Zadanie zostało wykonane: na wpół zburzony dom, który osiadł od strasznych wybuchów, zasłonięty jest dymem i płomieniami.

Po chwili z podziemnych kazamatów wychodzą z podniesionymi rękami nieliczni pozostali przy życiu hitlerowcy.

W żołnierskiej BIBLIOTECE

Czytelnictwo książek wśród żołnierzy naszego wojska zatacza coraz szersze kręgi. Wykorzystując każdą wolną chwilę wielu z nas z zainteresowaniem sięga po pożyteczną i ciekawą książkę, aby zdobywać wciąż nowe wiadomości z interesujących nas dziedzin życia, ugruntowywać swoje kwalifikacje, podnosić poziom wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego. Doceniając potrzebę dostarczania wojsku fachowej literatury, opracowanej w przystępnej formie, Wydawnictwo MON wydaje coraz więcej i lepiej opracowywanych książek.

Szczególną popularnością wśród żołnierzy-kierowców i specjalistów wojsk pancernych i zmechanizowanych oraz służby samochodowej cieszą się książki z dziedziny techniki motoryzacyjnej. Nie brak tu licznych książek zawierających techniczne opisy budowy pojazdów mechanicznych, sposoby i metody ich prawidłowego użytkowania. Książki tego rodzaju będące najczęściej tłumaczeniami z języka rosyjskiego, winny znajdować się w każdym oddziale, gdyż opisy techniczne typowych dla wojska pojazdów mech. stanowią dużą pomoc w pracy zarówno mechaników, jak i kierowców. W ubiegłym okresie Wydawnictwo MON wydało w dziale fachowym (motoryzacyjnym) następujące pozycje (tłumaczone z rosyjskiego): „Samochód Zis-150", „Samochód Zis-151", „Samochód Gaz-63", „Traktor Staliniec S-80" oraz książki, jak „Obsługa techniczna samochodu Gaz-63" i wiele innych. W przygotowaniu znajdują się: „Eksploatacja i naprawa motocykli", „Samochód Gaz-67B" oraz „Obsługa techniczna samochodu Zis-150".

Osobny dział stanowią książki traktujące o żołnierskiej służbie kierowcy w oddziałach WP i rozwijające zamiłowanie do tej odpowiedzialnej służby. Opisując sławne czyny żołnierzy-kierowców I i II Armii WP budzą słuszną dumę z pięknych tradycji naszego wojska, a jednocześnie pomagają dziś żołnierzom-kierowcom lepiej pełnić swe obowiązki. Do książek tych należą: „Samochód bojowy sprzęt żołnierza", S. L. Strzałkowskiego, „Samochód w służbie wojska" — T. Foppa, „Wzorowy kierowca w polu", Cz. Lipki i M. Tarnowskiego „Pancernym szlakiem" i wiele innych.

Ostatnio w ramach Biblioteki Żołnierza ukazała się ciekawa książka Jerzego Faszyńskiego „My kierowcy czołgów".

Autor — uczestnik walk 1 Brygady Czołgów im. Bohaterów Westerplatte, w książce tej podaje w sposób bardzo żywy i przystępny, wiele pouczających przykładów umiejętnego i właściwego kierowania czołgiem w różnych warunkach terenowych i atmosferycznych oraz omawia zagadnienia związane z jego obsługiwaniem.

Z takich i podobnych książek winniśmy poznawać nasz wspaniały sprzęt bojowy, uczyć się posługiwać nim, tak jak umieli nasi starsi koledzy frontowi, którzy u boku żołnierzy bohaterskiej Armii Radzieckiej rozbili hitlerowskie Niemcy. **por. J. Weiss**

POLOWA SALA motoryzacyjna



Wszyscy żołnierze-kierowcy zdają sobie sprawę, jak ważnym elementem w podnoszeniu wiedzy fachowej jest sala motoryzacyjna. Jednakże w okresie letnich ćwiczeń szkolenie na sali motoryzacyjnej będzie miało zupełnie inny charakter aniżeli w garnizonie w okresie zimowym.

W artykule tym podzielę się z Kolegami swymi doświadczeniami z obozów letnich ubiegłych lat dodając, że wysoki poziom wiedzy fachowej wśród kierowców, doskonały stan techniczny samochodów i stała ich sprawność, były dla mnie ogromną satysfakcją za pracę, jaką włożyłem w urządzenie sali motoryzacyjnej.

Ale powróćmy do właściwego tematu. Otóż na obozie letnim niejeden z młodych kierowców nauczy się wielu rzeczy. Ale teraz uderzmy się ze skruchą w pierś i przyznajmy, że dużo wywietrzało nam z wiadomości fachowych. Ażeby temu zapobiec i stać się stuprocentowymi kierowcami wojskowymi, musimy jak najprędzej z pełną energią przystąpić do szkolenia praktycznego.

Takie szkolenie praktyczne zajmować nam będzie znaczną większość czasu spędzonego na obozach letnich. Na sali motoryzacyjnej zbierać się będziemy jedynie dla prowadzenia zajęć politycznych, przeprowadzenia pogadanek i umożliwienia natychmiastowej wymiany doświadczeń uzyskanych w toku szkolenia praktycznego. Nasze zajęcia w polowej sali motoryzacyjnej będą miały charakter „narad roboczych", by uniknąć lub usunąć przykre niespodzianki podczas ćwiczeń w polu. Np. co należy czynić w razie poślizgu kół lub gdy zatka się przewód paliwa.

W naszych salach-namiotach będziemy prowadzili ciekawe dyskusje fachowe, będziemy wymieniali i dzielili się swymi spostrzeżeniami i doświadczeniami nabytymi na ostatnich zajęciach, a w razie jakichś wątpliwości którego z kierowców postaramy się mu wszystko wyjaśnić na schemacie lub przekroju. W ten sposób podniesiemy swoje kwalifikacje i nigdy nie dopuścimy do tego, aby z naszej winy nie wykonano zadania lub zerwano zajęcia. Sala motoryzacyjna będzie również miejscem „prasówek" fachowych, przy wykorzystaniu czasopisma „Kierowca". W ten sposób będziemy mogli wspólnie omawiać i przerabiać ciekawe artykuły ukazujące się na łamach naszej gazety.



— Taką salę motoryzacyjną w roku ubiegłym zbudowaliśmy na obozie letnim — pisze i rysuje dla red. „Kierowca" kpr. Cz. Pawlikowski



Sprawnie przebiegają zajęcia z wyszkolenia politycznego na świeżym powietrzu. Estetycznie urządzona jest polowa sala wykładowa. Na zdjęciu: szer. Witecki mówi o walkach kościuszkowców pod Lenino.

Teraz, kiedy już znacie charakter szkolenia, przejdziemy do omawiania wykonania samej sali. W tym celu wybieramy suche miejsce, najlepiej na łagodnym wzniesieniu, na którym rozwijamy namiot. Podłogę wykładamy równo cegłami. Teraz kolej na eksponaty. Najważniejsze z nich to: rama, 2 przekroje silników typowych, przekładnia kierownicza, stół instalacji elektrycznej i układ zasilania. Zgromadzimy również jak najwięcej łatwych do przechowywania schematów, które będą ważnym elementem uprzystępniającym nabywanie wiadomości. Najpraktyczniej i najwygodniej będzie, jeśli wszystkie eksponaty pomalujemy farbą olejną. W ten sposób zabezpieczymy je przed rdzewieniem i pozbędziemy się kłopotu ciągłej konserwacji. Codziennie jeden z kierowców powinien pełnić dyżur i przygotować salę do zajęć.

Ażeby w czasie zajęć w namiocie było widno, zwijamy boki namiotu.

Słuchać najciekawszego, nawet wykładu czy prowadzić niezwykle interesującą dyskusję stojąc byłoby niewygodnie. W tym celu na przedłużeniu namiotu ustawiamy ławki i stoliki wykonane z desek i palików. Ażeby słońce nie raziło oczu umieszczamy nad ławkami daszek z trzciny lub słomy. Jeżeli starannie go wykonanmy, to nawet deszcz nic nam nie zrobi.

A więc, Koledzy, po przeczytaniu tego artykułu — do pracy. Swymi doświadczeniami w urządzeniu takiej „sali" motoryzacyjnej dzielcie się z nami na łamach naszej gazety.

por. St. Kubiak

SŁUŻBA REGULACJI RUCHU NĄ OBOZIE LETNIM

Bezwzględne przestrzeganie dyscypliny ruchu przez żołnierzy — kierowców na obozie letnim oraz ścisłe stosowanie się do sygnałów „służby regulacji ruchu" jest warunkiem sprawnej pracy naszych oddziałów. Dlatego już dziś musimy szczegółowo zapoznać się z obowiązkami służby regulacji ruchu.

Do podstawowych zadań tej służby należy:

— kontrola przestrzegania przez kierowców przepisów ruchu kołowego;

— zabezpieczenie planowej ciągłości posuwania się drogami kolumn oraz pojedyńczych pojazdów,

— usuwanie z dróg uszkodzonych pojazdów i innych przedmiotów tarasujących ruch,

— likwidowanie wszelkich skupisk, zwłaszcza taborów, wolno jadących transportów itp. tak na drogach, jak i w rejonie za i wyładowania, na przeprawach, w bazach zaopatrywania itp..

— organizacja sprężystego kierowania ruchem pojazdów na wąskich, trudnych do przebycia odcinkach drogi oraz w osiedlach.

Każdy kierowca i podoficer służby samochodowej winien pamiętać, że przejazd obok posterunku regulacji ruchu w sposób nieprzepisowy lub nie zastosowanie się do jego sygnału, uważane jest za niewykonanie rozkazu. Wszystkie rozkazy żołnierzy służby regulacji ruchu winno być natychmiast i bezwzględnie wykonywane.

Przypominamy, że służba regulacji ruchu ma opaski na lewym rękawie. Pojazdy mechaniczne służby regulacji ruchu mają na przedniej szybie specjalny znak rozpoznawczy i przysługuje im prawo wyprzedzania innych pojazdów.

ARMII RADZIECKIEJ

PODZIĘKOWANIE CZOŁGISTÓW

Luetzowstrasse — to zwykła ulica berlińska — szkielety zburzonych domów, obnażone klatki schodowe, góry gruzów, aleje, wykoślawione wagony tramwajowe. Jest to ostatnia ulica przez Landwehr — Kanal, za którym ciągnie się Tiergarten i wznosi się Reichstag; dokoła tej ulicy rozgorzały zacięte walki.

Siedzący w ocalałych domach hitlerowcy urządzili przeszkody i barykady z zawalonych ścian i przegrodzili nimi drogę radzieckiej brygadzie pancernej, która nacierała od północy. Wąskie przejścia zostały zaminowane i były ostrzeliwane ogniem dział z głębi obrony. Usiłowania czołgistów, by przedrzeć się lub znaleźć drogę okrężną, nie powiodły się. Trzeba było coś przedsięwziąć.

Dowódca czołgowego batalionu pancernego poszedł z kilku żołnierzami na rozpoznanie. Gdy przedostał się naprzód, zrozumiał wszystko: za pniami stuletnich dębów ukryty był duży ponury gmach z wąskimi strzelnicami zamiast okien. Z tego gmachu hitlerowcy trzymali pod ogniem wszystkie zawały i przejścia. Masywne betonowe ściany czyniły go odpornym na ogień artylerii. Prócz tego dom ten był ledwo widoczny zza drzew. Było jasne, że po pokonaniu zawał czołgi wpadną pod ogień tej groźnej twierdzy.

Trzeba by tutaj „Katiuszy" — rzekł jakby do siebie sierżant Iwanow.

Rzeczywiście! — powiedział dowódca batalionu. Idźcie do baterii przekażcie dowódcy moją prośbę, aby wsparł natarcie czołgów swoim ogniem,

Sierżant poczołgał się w kierunku baterii. Ale zaledwie ukazał się na otwartym miejscu — martwy dom ożył i seria z karabinu maszynowego przycisnęła go do ziemi.

— Na prawo, na prawo, do ścieku! — zawołał dowódca batalionu. — Tam was nie dosięgną...

— Rozkaz, na prawo! — odezwał się sierżant. Zerwał się szybko i jak pocisk pomknął we wskazanym kierunku. Wkrótce skrył się za rogiem, gdzie stały wyrzutnie rakietowe starszego lejtnanta Bykowskiego.

Gwardyjska obsługa wyrzutni nie dała na siebie czekać. Nim szef zwiadu, starszy lejtnant Popow, razem z pancerniakami rozejrzał się w terenie i czołgi zajęły podstawę wyjściową do natarcia, dowódca baterii rozkazał ruszyć wyrzutni.

Kierowca, starszy strzelec gwardii Bereżny musiał tym razem pełnić obowiązki dowódcy wyrzutni i celowniczego. Po otrzymaniu rozkazu wyruszenia pokonał rozminowane przez saperów zawały i z biegu zajął stanowisko ogniowe o 50 metrów od celu. Czy to dlatego, że zjawienie się wyrzutni rakietowej zaskoczyło hitlerowców, czy też radzieckie czołgi i fizylierzy nie pozwolili im celnie strzelać, dość, że obsługa wyrzutni potrafiła przygotować się do otwarcia ognia. Bereżny sam podłożył belki pod tylne koła. Wziął się do mechanizmów naprowadzenia w chwili, gdy obok wyrzutni zaczęły już wybuchać pociski. Seria z pistoletu maszynowego, która w tej chwili przebiła szybę budki kierowcy, nie była zdolna przeszkodzić Bereżnemu w wykonaniu zadania.



Silne wybuchy wstrząsnęły powietrzem. Dom — twierdzę otoczyły kłęby dymu. Oczekujący tej chwili czołgiści już pokonywali zawały, a opancerzone maszyny, prowadząc w biegu ogień, podążały w kierunku domu...

Z domu powitano czołgi pojedynczymi strzałami, poleciały „pięści pancerne". Ożyło jedno z dział nieprzyjacielskich. Ale to już hitlerowcom nic nie pomogło.

Dowódca batalionu pancernego podjechał do wychodzącego z kabiny kierowcy i uścisnął go.

— Dziękuje przyjacielu — powiedział.

— Dziękuję w imieniu wszystkich czołgistów... Znów go uścisnął i dodał: nigdy ciebie nie zapomnimy.

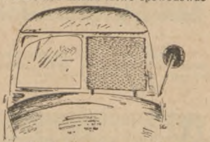
Wzruszony Bereżny uśmiechnął się i milczał. Ale kiedy przebrzmiały ostatnie walki, kiedy kierowcy przeczytali rozkaz Naczelnego Wodza o nadaniu oddziałowi nazwy Berlińskiego, Bereżny, wówczas już sierżant gwardii, wystąpił na wiecu i powiedział:

— Drogami zwycięstw bojowych przez burzę ognia i ulewę śmiercionośnego metalu szliśmy do Berlina. Szliśmy naprzód z imieniem Stalina na ustach nie myśląc o sławie, nie troszcząc się o życie. A zdobyliśmy sobie i sławę i życie„

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

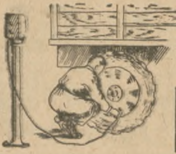
CHROŃMY SZYBY OD SZKODLIWEGO DZIAŁANIA PROMIENI SŁONECZNYCH

Wszyscy wiemy, jak matowiejąca przednia szyba utrudnia prowadzenie samochodu wskutek złej widoczności. Trudność ta występuje szczególnie wyraźnie w warunkach polowych, kiedy kierowca prowadzi samochód (np. w kolumnie) w tumanach gęstego kurzu lub w lesie, gdzie nisko pochylone gałęzie drzew często przesłaniają szyby. Gdy dodamy do tego słabą widoczność drogi z powodu złego stanu szyb, nie trudno będzie zrozumieć, że w tych warunkach można łatwo spowodować wypadek. Aby zapobiec matowieniu szyb, kpr. Stępczyński, wzorowy kierowca z pododdziału oficera Wójcickiego zebrał pewnego dnia wszystkich kierowców w parku i wyjaśnił im konieczność chronienia szyb od promieni słonecznych. Za chwilę wszyscy kierowcy w porozumieniu z dowódcą, udali się nad pobliski staw. Po pewnym czasie każdy z nich wracał z dwoma matami przeciwsłonecznymi wyplecionymi z trzciny. Maty takie, pokazane na rysunku, można również wykonać ze słomy lub długiej twardej trawy.



Osłona szyby za pomocą przeciwsłonecznej maty.

kpr. Cz. Pawlikowski



WŁAŚCIWA konserwacja OGUMIENIA

Ciągłość pracy samochodu zależy w dużym stopniu od dobrego stanu ogumienia, które, zwłaszcza w okresie letnim wskutek pracy samochodów w terenie, wymaga stałej i bardzo starannej obsługi. Kierowca powinien pamiętać, że obsługując należycie ogumienie może osiągnąć duże oszczędności i uniknąć przymusowych postojów samochodu wskutek uszkodzenia ogumienia w drodze.

Do podstawowych zasad prawidłowego użytkowania i obsługi ogumienia należy między innymi umiejętne prowadzenie samochodu i ostrożna jazda, co wpływa na przedłużenie okresu służby opon i dętek.

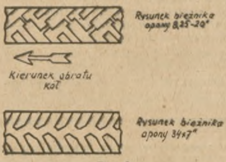
Kierowca może zaoszczędzić ogumienie przez wybieranie najlepszych odcinków drogi, omijanie różnych przeszkód drogowych lub też przez ostrożne ich pokonywanie. Niekiedy lepiej jest „nadłożyć drogi, jeżeli jest ona dobra aniżeli jechać krótszą lecz złą. Po drogach zanieczyszczonych kruszywem, żwirem i kamieniami trzeba jechać ostrożnie, by nie spowodować poważnego uszkodzenia opon. Ponadto trzeba unikać wjeżdżania kołami w głębokie koleiny gruntowych dróg, aby nie uszkodzić boków opony przez twarde krawędzie koleiny. Jadąc w mieście należy unikać dotykania kołami krawędzi chodników, co może spowodować, zwłaszcza przy szybszej jeździe uszkodzenie nie tylko opony, lecz i obręczy koła. Jazda po szynach tramwajowych również niszczy opony, zwłaszcza przy wjeżdżaniu na zwrotnice, które ostrymi krawędziami mogą przeciąć oponę. Gwałtowne ruszanie z miejsca, szybkie osiąganie dużych szybkości oraz ostre hamowanie powodują zużycie bieżnika, aż do tkaniny podkładki ochronnej, a niekiedy odwarstwienie bieżnika od osnowy. Podobnych uszkodzeń doznają opony przy poślizgu samochodu wskutek ostrego hamowania oraz przy sprawdzaniu hamulców przez rozpęd samochodu z następnym przyhamowaniem kół.

Niedostateczne ciśnienie w dętkach jest jednym z powodów szybkiego zużycia ogumienia, ponieważ wtedy opona otrzymuje inne kształty, występuje nadmierne tarcie pomiędzy warstwami płótna wskutek czego opona przegrzewa się, a płótno ulega zniszczeniu, strzępiąc się od wewnątrz. Takiej opony naprawić już nie można. Słabe ciśnienie w dętkach może powstać nie tylko z winy kierowcy; spada ono wskutek nieszczelności zaworu dętki oraz wskutek znacznego obniżenia się temperatury powietrza.

Nadmierne ciśnienie powietrza w dętkach jest również szkodliwe, jednak nie w takim stopniu, jak ciśnienie słabe.

Wiemy, że opony na prawych kołach samochodu (szczególnie tylne) zużywają się szybciej aniżeli na lewych, gdyż warunki ich pracy przy jeździe po szosach profilowanych są bardzo ciężkie. Toteż dla równomiernego ich zużycia trzeba je od czasu do czasu przestawiać z jednego koła na drugie. Przy przestawianiu trzeba zmieniać kierunek obracania się opon, aby zachować równomierność zużycia bieżnika. Jeżeli opony mają rzeźbę przeciwślizgową o rysunku jodełkowym, wówczas na tylne koła należy je zakładać tak, aby kierunek rysunku bieżnika odpowiadał kierunkowi uwidocznionemu na rys. 1 i 2.

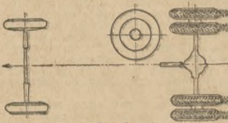
Przy przestawianiu opon trzeba dobierać na zdwojone koła opony o jednakowym stopniu zużycia bieżnika, przy



Rys. 1.

czym opony nowe lub mało zużyte trzeba przestawiać na koła zewnętrzne. Nie wolno zakładać nowej opony na wewnętrzną obręcz, jeżeli na obręcz zewnętrzną założono oponę używaną. W tym przypadku nowa opona mając w porównaniu z używaną większą średnicę zewnętrzną zostanie prawie podwójnie obciążona, co spowoduje przedwczesne jej zużycie. Takie same szkodliwe obciążenie powstaje przy niejednakowym ciśnieniu w dętkach zdwojonych kół.

Ogumienie wymagające naprawy trzeba zdejmować umiejętnie nie używając do tego zanadto długich łyżek montażowych. Przez nieumiejętne lub nieostrożne zdejmowanie albo zakładanie ogumienia można rozerwać drutówkę w stopie opony, a wciskając dętkę łyżkami do opon można przez nieuwagę ją przedziurawić. Przed przystąpieniem do zakładania opony na obręcz nie zapominać posypać talkiem jej wewnętrzną powierzchnię oraz dętkę i taśmę ochronną. Talku nie należy jednak sypać garściami, ponieważ ułoży się nierównomiernie i będzie podczas jazdy tworzyć grudki, które mogą doprowadzić do uszkodzenia dętki. Talk powinien być umieszczony w woreczku z rzadkiej tkaniny lub gazy i posypywać nim trzeba równomiernie przez tkaninę woreczka.



Rys. 2.

Warto jeszcze pamiętać, że łatki gumowe podczas upałów i wskutek rozgrzewania się opon przy szybkiej jeździe odklejają się od dętki. Dlatego najlepiej naprawiać dętki przez wulkanizację, a gumowych łatek używać jedynie jako sposobu chwilowej naprawy.

Ogumienie kół stanowi jedną z najbardziej kosztownych pozycji utrzymania samochodu, dlatego też każdy kierowca obowiązany jest troszczyć się o nie, obsługiwać i konserwować bardzo starannie, by nie dopuścić do przedwczesnego zużycia.

W. F.

10 ZASAD UŻYWANIA OGUMIENIA W LECIE

1 Przed wyjazdem sprawdzać ciśnienie powietrza w dętkach ciśnieniomierzem, a nie przez kopnięcie opony nogą, co nawet w przybliżeniu nie daje pojęcia o ciśnieniu.

2 Nie jeździć z obniżonym ciśnieniem w dętkach, co powoduje zniszczenie opony z powodu nadmiernego tarcia powstającego między warstwami płótna.

3 W upalne dni nie wypuszczać powietrza z rozgrzanych dętek w celu zmniejszenia w nich ciśnienia.

4 Wymijać lub ostrożnie pokonywać wszelkie przeszkody drogowe. Przed przeszkodą zmniejszać szybkość.

5 Wymijać wyboje napełnione wodą, ponieważ na ich dnie mogą się znaleźć ostre przedmioty: stłuczone szkło, kawałki żelaza, kamienie itp.

6 Nie ruszać gwałtownie z miejsca i nie hamować ostro, co powoduje zużycie bieżnika.

7 Nie zatrzymywać samochodu w miejscach zanieczyszczonych olejem lub benzyną, które niszczą gumę.

8 Nie używać do jednego samochodu opon o różnym rysunku bieżnika i nie zakładać na tylne koła opony z rzeźbą przeciwślizgową i bez niej oraz nie zakładać opon na zardzewiałe obręcze, gdyż rdza jest wrogiem ogumienia.

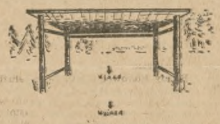
9 Chronić opony od szkodliwego działania promieni słonecznych, okrywając je brezentem lub matą sporządzoną ze [illegible]y albo trzciny.

10 Zakładając albo zdejmując oponę w drodze, zdjęte koło należy ułożyć na podesłanym brezencie, aby uniknąć zanieczyszczenia opony ziemią lub piaskiem.

Z DOŚWIADCZEŃ na OBOZIE LETNIM

DASZEK OCHRONNY DLA MOTOCYKLI

Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że samochód w warunkach polowych często chroniony jest lepiej od szkodliwej działalności zmiennych warunków atmosferycz-



Daszek ochronny dla motocykli

..ych niż motocykl. Obłożenie więc matami przeciwsłonecznymi ogumienia motocykla, chroni tylko opony, podczas gdy silnik, stacyjka, siedzenia itd., niszczą się na otwartym powietrzu.

Aby temu zapobiec kierowcy motocykli M-72, bomb. Stach i kan. Michalak, w miejscu parkowania swych maszyn, zbudowali daszek na 4 słupkach, który chroni motocykle od deszczu i słońca. Maty przeciwsłoneczne na koła są już teraz niepotrzebne, ponieważ zadanie to spełnia w zupełności daszek.

por. St. Kubiak



Amatorem „polowania" na zające był w naszym oddziale szer. Wilk. Pewnego wieczoru wyjechał on z parku

Tak się skończyło polowanie



...po pewnym czasie na pustej drodze światła jego przednich latarń „schwytały" uciekającego przed nim szaraka, który



...był coraz bliżej przednich kół. Kierowca i „myśliwy" w jednej osobie przyśpieszył jeszcze bardziej. — Mam go! —



...gdy nagle drogę zagrodziło mu drzewo. Pod nim skończyło się „polowanie". Dziwi się zając „myśliwemu", a wy, Koledzy?

Pokonywanie PRZESZKÓD wodnych



Było to jesienią 1943 r. Armia Radziecka w zwycięskich walkach docierała do Kijowa. W awangardzie wojsk nacierała jednostka pancerna gen. Krawczenki. Aby nie pozwolić hitlerowcom umocnić się na kierunku Kijowa, należało niezwłocznie sforsować rzekę Desnę i znienacka uderzyć na nieprzyjaciela. Było to zadanie bardzo trudne. Dokładne rozpoznanie dna brodu rzeki wykazało bowiem niemożliwość wykorzystania go po najkrótszej drodze, pomiędzy brzegami, ze względu na jamy i głębie. Trzeba było więc wytyczyć bród ukośnie na skutek czego przedłużał się on do 200 m. Głębokość brodu wynosiła w niektórych miejscach do dwóch metrów. Zadanie było więc szczególnie trudne, biorąc przy tym pod uwagę szybki nurt rzeki.

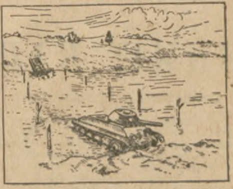
Załogi wykorzystując noc uszczelniły podręcznymi środkami wszystkie otwory, szczeliny w pancerzach. Przewidując, że na środku rzeki fala może sięgać ponad wieżę, okryto szczelnie brezentem ułożyskowanie i część nadsilnikową korpusu czołgu. Bardzo ważne było zapewnienie w czasie przeprawy w bród nieustannego posuwania się wozów. Nawet chwilowe zatrzymanie się czołgu groziło bowiem podmyciem pod nim piasku przez wartki prąd rzeki i zatopienie go lub też zepchnięcie na głębię. Konieczna była również pewna stała szybkość posuwania się, aby zmniejszyć przecieki wody do wnętrza wozu. Pod tym względem polegano na mistrzowstwie mechaników-kierowców.

Forsowanie rozpoczęto o świcie. Pierwsze weszły do wody wozy prowadzone przez najlepszych mechaników-kierowców, za nimi — w ustalonych odległościach — pozostałe pojazdy. Prowadzenie czołgów odbywało się na ślepo. Mechanicy-kierowcy czuwali jedynie nad utrzymaniem szybkości i nieprzerwaną pracą silnika. Kierunek posuwania się czołgów kontrolowali z wież dowódcy. Pierwsze wozy czyniły w wodzie jakgdyby szeroką bruzdę, którą posuwały się następne i kolejno, opanowując przeciwległy brzeg, wstępowały do walki.

Tak wyglądało jedno z wielu dokonywanych przez Armię Radziecką forsowań przeszkód wodnych w bród. Sposób ten wykorzystywali i polscy czołgiści w walkach z hitlerowskim najeźdźcą. Umiejętność szybkiego i sprawnego dokonywania przeprawy w bród jest nadal jednym z ważniejszych czynników sukcesów na polu walki. Dlatego też zapoznamy się nieco dokładniej z pracami wymaganymi przy przeprawie w bród.

Do prac najbardziej nas interesujących należy na wstępie wyszukanie brodu. Istnienie brodu, można poznać na podstawie następujących oznak:

— drogi, koleiny, i ścieżki prowadzące ku rzece, urywają się w wodzie i wychodzą z niej na drugim brzegu;



— koryto rzeki rozszerza się gwałtownie, zwłaszcza na odcinkach prostych;
— powierzchnia wody jest w miejscu brodu lekko pofalowana;
— oba brzegi spadają łagodnie ku rzece;
— na zakrętach rzeki brzegi obniżają się i zbliżają ku sobie;
— nurt jest spokojny, woda pleni się lekko.

Przy wyborze brodu bardzo ważną rolę odgrywa rodzaj dna. O jego charakterze można wnioskować już na podstawie obserwacji szybkości prądu rzeki. Im nurt rzeki jest szybszy, tym równiejsze i twardsze będzie jej dno.

Jeśli dno rzeki okaże się miękkie konieczne będzie wzmocnienie go faszyną lub żerdziami obciążonymi kamieniami, gruzem itp.

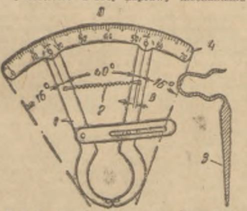
Z kolei konieczne jest zbadanie wysokości i nachylenia brzegów. Jeśli są one nawet dogodne do zjazdu i wyjazdu wozów bojowych, to przeciwległy brzeg, na który czołgi będą wychodziły z wody, musimy wzmocnić materiałem podręcznym, gdyż wozy wynosząc z rzeki masę wody i błota, zabagnią go szybko i uczynią trudnym do pokonania. Bród wytyczamy wiechami, jak to widzimy na rysunku, w nocy zawieszamy na nich osłonięte od strony nieprzyjaciela latarnie, oczyszczamy dno rzeki z większych kamieni i korzeni, zasypujemy gruzem doły, a duże głazy lub głębie, które musimy wymijać, oznaczamy widocznymi nad wodą palami.

NAPRAWA w warunkach POLOWYCH



UKŁAD KIEROWNICZY

Sprawny układ kierowniczy — to gwarancja bezpieczeństwa jazdy, należy więc mu poświęcić sporo uwagi. Niesprawność któregoś z elementów układu kierowniczego ujawnia się przez zacinanie się mechanizmu względnie przez nadmiernie duży luz koła kierownicy. Objawy te występują wskutek zużycia poszczególnych części układu kierowniczego. W okresie obozów letnich naprawa uszkodzonych części jest bardzo utrudniona ze względu na brak wyposażenia specjalnego, niezbędnego dla jakościowo dobrej naprawy mechanizmu kierowniczego.



Rys. 1. Przyrząd do pomiaru luzu koła kierowniczego 1 — ramię; 2 — sprężyna; 3 — wskazówka; 4 — skala

Stan techniczny układu kierowniczego oceniamy wg wielkości luzu koła kierowniczego. Luz ten sprawdzamy za pomocą specjalnego przyrządu pokazanego na rys. 1. Przyrząd mocuje się na kolumnie kierownicy pod kołem kierowniczym, na jednym z ramion którego mocuje się wskazówkę. Następnie obracamy koło w lewą lub prawą stronę do chwili wyczucia oporu. W tym położeniu ustawiamy skalę przyrządu tak, aby zerowa podziałka skali pokrywała się z końcówką wskazówki. Następnie obracamy koło w przeciwną stronę o pełną wielkość swobodnego obrotu (luzu). Przesunięta w ten sposób wskazówka pokaże wielkość luzu w stopniach. Luz ten nie powinien przekraczać średnio 1/10 obrotu tzn. około 36°. Dla mechanizmów składających się z globoidalnego ślimaka i podwójnej rolki przy środkowym położeniu kół (jazda po prostej) luz ten nie powinien przekraczać 8°, a w skrajnych położeniach — 30°.

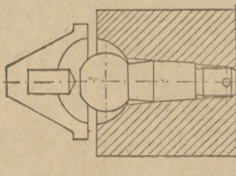
Zasadniczymi uszkodzeniami układu kierowniczego mogą być: zużycie łożysk, zużycie ślimaka i związanych z nim części, zużycie połączeń przegubowych i złamanie sprężyny drążków kierowniczych, zgięcie drążka, wyrobienie otworów przymocowania obudowy mechanizmu kierowniczego do ramy.

Jeśli wyrobienie łożysk i zużycie części mechanizmu kierowniczego nie daje się usunąć przez regulację, należy części te wymienić na nowe. Jeśli nie mamy możności wymiany, sworzeń korbowy mechanizmu kierowniczego (np. w ZIS-5) można nadspawać. Zwoje ślimaka docieramy lub szlifujemy, a sworznie obrabiamy pod wymiar kanału ślimaka. Szlifować możemy na tokarce, jeśli mamy odpowiedni przyrząd suportowy do szlifowania.

Naprawy sworzni kulistych połączeń przegubowych drążków kierowniczych można dokonywać drogą napawania warstwą metalu względnie rozpęczania z następną obróbką mechaniczną.

Do rozpęczania sworzni kulistych trzeba wykonać odpowiednią oprawkę. Rozgrzany do czerwoności sworzeń wstawiamy w oprawę (rys. 2) i uderzamy weń ostro zakończonym trzpieniem osadzonym w obsadzie. Po rozpęczeniu na gorąco, sworzeń należy poddać obróbce cieplnej podobnie jak przy jego produkcji.

Drążki kierownicze zarówno podłużne, jak i poprzeczne można prostować na zimno lub na gorąco. Przed przystąpieniem do prostowania drążków rurowych należy do ich wnętrza nabić suchego piasku i dopiero potem grzać i prostować wg szablonu. Wyrobione otwory na sworznie kuliste na końcach drążków kierowniczych należy nadspawać. Zowalizowane otwory do mocowania obudowy mechanizmu kierowniczego w ramię, najlepiej rozwiercić i zastosować śrubę o większym wymiarze.



Rys. 2. Rozpęczanie sworznia kulistego w oprawce

Na zakończenie trzeba dodać, że z uwagi na wspomniane wyżej bezpieczeństwo ruchu, układ kierowniczy należy dokładnie sprawdzać po każdej rozbiórce czy regulacji. Szczególną uwagę trzeba zwracać na wszystkie zamocowania, a przede wszystkim obudowy mechanizmu kierowniczego do ramy, ramienia kierownicy na wałku, połączeń poprzecznego i podłużnego drążków kierowniczych, całość zawleczek, dokręcenie korków, a także dociągnięcie nakrętek mocujących dźwignie kierownicze do zwrotnic.

Zagadki SAMOCHODOWE?

Niejednokrotnie podczas pracy za kierownicą samochodu spotykamy się z różnego rodzaju ciekawymi, a nawet tajemniczymi (dla „nieuświadomionych") zjawiskami. Będą to najczęściej zjawiska z zakresu mechaniki, czasem procesy chemiczne, bądź zjawiska elektryczne. W naszej nowej rubryce pt.: „Zagadki samochodowe" postanowiliśmy szukać wyjaśnień dla tego rodzaju zjawisk. Odpowiedzi nadsyłać będziecie Koledzy sami, a tych wszystkich, którzy potrafią odpowiedzieć prawidłowo nagrodzimy wartościowymi książkami z dziedziny techniki samochodowej.

A oto pierwsza „zagadka samochodowa". Do dnia 10 czerwca br. nadsyłajcie na nią rozwiązanie. W numerze 12 „Kierowcy" zamieścimy listę nagrodzonych.

JEDNA CZY DWIE LINY WYCIĄGOWE LEPIEJ PRACUJĄ?

Dwa samochody Gaz-63 muszą się wydostać na szczyt stromego wzgórza za pomocą swej liny wyciągowej. Lina pierwszego samochodu zaczepiona została o pal znajdujący się na wzgórzu. Rys. 1. Gdy już samochód ten znalazł się na szczycie, kierowcy chcąc przyspieszyć wyciągnięcie drugiego samochodu złączyli liny obu pojazdów. Rys. 2. Dzięki temu drugi samochód wyjechał na wzgórze przy jednoczesnym nawijaniu się dwu lin na bębny obu samochodów. Czy kierowcy postąpili słusznie? Czy drugi samchód znalazł się szybciej na wzgórzu?



Rys. 1



Rys. 2

CO TO JEST AZBEST?

Czy wiecie co to jest azbest, z którym prawie codziennie macie do czynienia zakładając okładziny cierne lub uszczelki.

Otóż ognioodporny gatunek azbestu znany był od dawnych czasów, ale nie zwracano na niego uwagi z powodu małej ilości jaką wydobywano. Dopiero odkrycie kopalni rudy azbestu w Związku Radzieckim (na Uralu) w drugiej połowie XIX wieku zwróciło uwagę na azbest jako materiał nadający się na okładziny szczęk hamulcowych.

Udane próby prasowania azbestu spowodowały w ciągu ostatnich lat jego rozpowszechnienie w przemyśle samochodowym.

Azbest jest jedyną substancją nieorganiczną, odporną na działanie wysokich temperatur, występującą w formie włóknistej, wskutek czego nadaje się do wyrobu tkaniny.

Surowy azbest występuje w żyłach grubych od 3 do 75 mm, we włoskowatych włóknach krystalicznych prostopadłych do warstwy złoża. W składzie chemicznym azbestu, zależnie od złoża, z którego ruda pochodzi, są pewne różnice, ale w zasadzie wszystkie azbesty są wodnym krzemianem magnezu. Ognioodporność ich jest określona temperaturą wydzielania się wody, która wynosi zwykle 450°C dla azbestu ogólnie stosowanego na okładziny hamulców. Jeśli azbest traci swoją wodę wtedy rozsypuje się na proszek. Hamulce rzadko zagrzewają się do tej temperatury, ale gdy to się zdarzy, żużycie okładzin azbestowych następuje wtedy bardzo szybko.

Ruda azbestowa przechodzi kilka procesów zanim otrzymamy produkt nadający się na okładziny hamulców. Pierwsze zabiegi polegają na zgniataniu i rozszczepianiu produktu w celu podzielenia na poszczególne włókna. Dla produkcji niektórych okładzin hamulcowych może być użyty azbest w tej postaci, większość jednak wymaga przygotowania go w postaci tkaniny, co pociąga za sobą inne procesy przeróbcze, po których otrzymuje się produkt nadający się do tkania.

Włókna azbestu są równe i gładkie i nie posiadają naturalnych właściwości spoistości, jak inne surowce używane w przemyśle tkackim. Dla umożliwienia przędzenia dodaje się od 8 do 12% bawełny, wiążącej poszczególne włókna azbestowe ze sobą i dającej w ten sposób twardą przędzę.

Tkaniny azbestowe, chociaż posiadają dobre własności ognioodporne nie mają jednak dostatecznej odporności na zużycie, ani wytrzymałości. Nowoczesne metody produkcji okładzin azbestowych polegają na użyciu spoiwa dla wiązania włókien azbestu. Spoiwa te nie tylko zwiększają odporność azbestu na zużycie ale zmieniają jego charakterystykę, a więc współczynnik tarcia.

W. F.

Poznajemy prace silnika

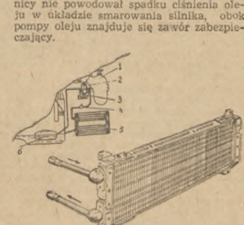
CHŁODZENIE oleju

Olej spełniając dodatkowo rolę chłodzenia silnika, podnosi swą temperaturę tracąc lepkość, co ujemnnie wpływa na jego właściwości smarne.

Odprowadzenie ciepła od oleju przez ścianki miski olejowej w ciężkich warunkach pracy silnika (duże obciążenie i mała szybkość ruchu), jak również w temperaturze otoczenia powyżej 20°C staje się niewystarczające. Dlatego też w tych warunkach, niezależnie od pory roku, należy włączać chłodnicę oleju (w samochodach, które są w nią wyposażone np. GAZ-51/63) umieszczoną przed chłodnicą wody.

Jak wiadomo, chłodnica oleju podłączona jest równolegle do głównego kanału olejowego tzn., że przez chłodnicę, podobnie jak przez filtr dokładnej filtracji oleju, przepływa tylko część oleju tłoczonego przez pompę. Olej, który przepływa przez chłodnicę oleju, spływa z powrotem do miski olejowej.

Chłodnicę oleju włącza się i wyłącza za pomocą kurka 2 (patrz rys.) umieszczonego przy pompie oleju z prawej strony silnika. Aby jednak odpływ oleju do chłodnicy nie powodował spadku ciśnienia oleju w układzie smarowania silnika, obok pompy oleju znajduje się zawór zabezpieczający.



Chłodnica oleju samochodu GAZ-63
U góry: Schemat włączenia chłodnicy oleju do układu smarowania:
1 — filtr wstępnej filtracji, oleju; 2 — pompa olejowa; 3 — zawór zabezpieczający; 4 — kurek chłodnicy oleju; 5 — chłodnica oleju; 6 — smok pływający pompy olejowej

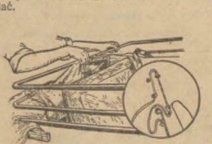
Zawór zabezpieczający ma za zadanie niedopuścić do przepływu oleju przez chłodnicę, jeśli ciśnienie w układzie smarowania jest niższe niż 1 kg/cm². Gdy ciśnienie oleju tłoczonego przez pompkę olejową stanie się wyższe niż 1 kg/cm², kulka zaworu znajdująca się pod działaniem sprężynki zostaje uchylona, otwierając przepływ oleju do chłodnicy. Jeżeli natomiast ciśnienie oleju spadnie poniżej 1 kg/cm² napięcie sprężynki, pokonując ciśnienie, spowoduje dociśnięcie kulki do gniazda i chłodnica oleju zostaje samoczynnie wyłączona.

Napięcie sprężynki zaworu zabezpieczającego reguluje się grubością podkładek umieszczonych między kapturem zaworu a jego korpusem. Zawór regulowany jest fabrycznie i w okresie eksploatacji jego regulacja jest niedozwolona.

CZY PRAWIDŁOWO SKŁADASZ DASZEK SAMOCHODU GAZ-67B

Samochód GAZ-67B wyposażony jest w brezentowy daszek podnoszony w razie deszczu. Wskutek niedbałego lub nieumiejętnego składania daszka brezent szybko się przeciera, powstają dziury, które, nawet załatane, nie nadają samochodowi estetycznego wyglądu.

Ponieważ w okresie letnim kierowca zmuszony jest często podnosić i składać daszek, chciałbym przypomnieć, w jaki sposób należy go prawidłowo składać.



Rys. 1. Układanie tylnego okienka



Rys. 2. Zwijanie daszka

Kolejność czynności przy składaniu powinna być następująca: 1) odpiąć pasy mocujące przedni pałąk; 2) zdjąć szczotki wycieraczek szyb; 3) zdjąć przednią część daszka z haków umieszczonych na ramie przedniej szyby; 4) rozprowadzić pałąki do tyłu; 5) włożyć pod pałąki tylną część brezentu razem z okienkiem (rys. 1); 6) przeciągnąć druciane wkładki z kątów daszka na środek krawędzi; 7) zwinąć daszek w rulon; zwijać najlepiej we dwójkę (rys. 2); 8) zaciągnąć pasy daszka, przeciągając je przez klamury od zewnętrznej i wewnętrznej strony nadwozia (rys. 3); włożyć na miejsce szczotki wycieraczek szyb.

Ustawianie (podnoszenie) daszka odbywa się w odwrotnej kolejności. Przy ustawieniu nie trzeba zapominać o przesunięciu drucianych wkładek daszka do kątów przedniej krawędzi, w przeciwnym razie brezent nie rozprostuje się należycie.



Rys. 3. Umocowanie daszka pasami

Stefan L. Strzałkowski

U progu motorowego sezonu



Trudno jest obecnie rozpoczynać artykuł na temat sportowy nie nawiązując do sukcesów, jakie osiągnęli nasi kolarze w VII Wyścigu Pokoju na trasie Warszawa — Berlin — Praha. Dlatego już na wstępie musimy stwierdzić, że tegoroczny sezon letni nasz ludowy sport rozpoczął — jak to się mówi — pod dobrą gwiazdą, a więc nadzwyczaj pomyślnie. Ulegając nastrojowi skłonni jesteśmy również na inne dyscypliny sportowe patrzeć przez różowe okulary, spodziewamy się podobnych sukcesów u zawodników pozostałych dziedzin. Nasi czytelnicy żywo zainteresowani rozwojem motoryzacji i sportu motorowego, a zwłaszcza sportu w pionie wojskowym z niecierpliwością oczekują pełni letniego sezonu motorowego, spodziewając się nowych sukcesów motocyklistów wojska — zarówno raidowców, jak wyścigowców i żużlowców.

Do takiego optymizmu upoważniają nas nie tylko duże osiągnięcia Sekcji Motorowych wojska w roku ubiegłym, ale przede wszystkim intensywna praca szkoleniowa, jaką nieustannie pochłonięci są żołnierze-motocykliści.

MISTRZOWIE RAIDÓW

Spoglądając wstecz, za miniony okres pracy i startów naszych wojskowych motocyklistów w roku ubiegłym, można zupełnie śmiało stwierdzić, że nie miał on jeszcze równych sobie pod względem uzyskanych sukcesów. Osiągnięcia te, to nie tylko zdobyte zaszczytne tytuły i szarfy mistrzowskie (przede wszystkim w kategorii raidowej), ale również nagromadzenie wiele cennych doświadczeń.



Dobre wyniki uzyskują również żużlowcy CWKS-u, startujący z powodzeniem w Lidze Żużlowej . Od lewej reprezentanci wojska: plut. rez. Pukart, Norbert i Rajmund Świtałowie oraz zeszłoroczny mistrz Warszawy Kajzer.

Gdyby tak, pobieżnie chociaż, przejrzeć wyniki zeszłorocznych raidów ogólnokrajowych do Mistrzostw Polski, jak i okręgowych, to przekonalibyśmy się szybko, że największy odsetek punktowanych miejsc zajmują motocykliści zarówno CWKS-u, jak OWKS-ów, GKWS-ów, WKS Lotnik, IC MON i innych Sekcji Motorowych wojska. Już na I Eliminacji do raidowych Mistrzostw Polski zawodnicy CWKS-u zdobyli I i II miejsce w klasyfikacji zespołowej, a indywidualnie uzyskali dwa pierwsze miejsca, dwa drugie i dwa trzecie miejsca w kat. 350 i 500 ccm.

Wyniki takie powtarzali żołnierze-motocykliści z imprezy na imprezę, co w rezultacie przyniosło im na 30 możliwych aż 10 pierwszych miejsc tj. 1/3 w klasyfikacji ogólnej do raidowych Mistrzostw Polski. W ten sposób uzyskali oni łącznie 167 punktów, wyprzedzając następne Zrzeszenie Sportowe „Budowlanych" które zdobyło 108.5. Na 58 punktowanych zawodników do raidowych Mistrzostw Polski znalazło się w tabeli mistrzowskiej 13 zawodników wojskowych tj. 26%.

Rok ubiegły charakteryzował się również tym, że w tabeli mistrzowskiej obok nazwisk doświadczonych, starych mistrzów, pojawiło się wielu młodych, nieznanych dotychczas nikomu zawodników. I tak np. w kat. 350 ccm mistrzostwo Polski zdobył st. szer. J. Kwaśniewski przed rutynowanym motocyklistą wojska St. Urbaniakiem, który musiał zadowolić się tytułem wicemistrza Polski. W kat. 500 ccm sławę jednego z najlepszych raidowców Polski potwierdził A. Kwiatkowski — mistrz Polski tej kategorii na rok 1953. Dobre miejsce w punktacji do mistrzostw Polski i tytuł mistrza Wojska Polskiego uzyskał E. Giblewski w kat. 125 ccm. Również mistrz Wojska Z. Kupczyk uzyskał w ub. sezonie piękny sukces, zajmując I miejsce w Raidzie Tatrzańskim w kat. 250 ccm, będącym najtrudniejszym raidem w Polsce.

Niecodzienny sukces odniósł mistrz Wojska w kat. maszyn z wózkami R. Bączkowski. Oto na swej maszynie M-72 uzyskał on pomimo częstych startów w trudnych terenowych warunkach, przebieg 41 tys. km. Sukces ten potwierdza wysokie zalety motocykla produkcji radzieckiej, a jednocześnie świadczy o doskonałej konserwacji i bogatych doświadczeniach warsztatowców CWKS-u i samego zawodnika.



Już od kilku lat troskliwą opieką otacza naszych zawodników, biorących udział w imprezach motorowych, oficer K. Konopka. Oto widzimy go, jak śledzi pracę Punktu Kontroli Przejazdu na IX Raidzie Tatrzańskim.

Pisząc o sukcesach czołówki raidowców wojska nie możemy pominąć licznej kadry motocyklistów, jaka w ciągu całego ub. sezonu brała udział w imprezach w całym kraju. Trzeba tu podkreślić, że żołnierze-motocykliści zawsze potrafili znaleźć się na pierwszych miejscach, rozsławiając dobre imię naszego wojskowego sportu i zdobywając mistrzostwa stref, okręgów, miast, zrzeszeń sportowych itd. Nic więc dziwnego, że w Czechosłowacji na słynnej międzynarodowej Sześciodniówce motocyklowej zawodnicy pionu wojskowego stanowili 50% całej reprezentacji Polski, zdobywając dla naszych barw 2 złote medale, 1 srebrny i 1 brązowy.



Dobry kierowca, to również wzorowy strzelec. St. szer. E. Marchliński z OWKS Warszawa pilnie trenuje na strzelnicy

Bez wątpienia wszystkie te sukcesy naszych motocyklistów zostaną w roku bieżącym jeszcze bardziej rozszerzone, wysuwając nowych zawodników do czołówki mistrzowskiej kraju i wojska i zdobywając jeszcze liczniej mistrzowskie i wicemistrzowskie tytuły .

O LEPSZE OPANOWANIE WOJSKOWEJ SPECYFIKI IMPREZ MOTOROWYCH

Osobny rozdział w pracach Sekcji Motorowych wojska stanowią przygotowania żołnierzy-motocyklistów do imprez motorowych o specyfice wojskowej. Imprezy takie organizują zarówno nasze wojskowe Sekcje Motorowe, jak i cywilne zrzeszenia sportowe, a przede wszystkim Liga Przyjaciół Żołnierza.

Zeszłoroczny raid i motokros rozegrany o mistrzostwo wojska we Wrocławiu, przyniósł naszym żołnierzom bardzo bogate doświadczenia w opanowaniu wojskowej specyfiki raidów motorowych. Wykazał on w pierwszym rzędzie, że wszędzie tam, gdzie zawodnicy — motocykliści systematycznie przeprowadzali treningi o specyfice raidu wojskowego, nie zaniedbując strzelania z kbks, rzutu granatem, zajęć topograficznych, gdzie cały skład osobowy Sekcji nieprzerwanie uczestniczył w ciągu całego roku w trudnych imprezach motorowych — tam poziom sprawności jeździeckiej żołnierzy i stan techniczny sprzętu był wysoki, a jednocześnie wyrównany.

Tak właśnie pracowała Sekcja Motorowa Warszawskiego Okręgu Wojskowego. Bogate doświadczenia oficera Jamy zostały w toku uporczywego stałego szkolenia przekazane wszystkim żołnierzom, pogłębione przez udział w licznych imprezach w jakich nieprzerwanie brała udział cała Sekcja. Dlatego poziom motocyklistów OWKS — Warszawa był najbardziej wyrównany, a zdobycie I miejsca na Spartakiadzie zasłużoną nagrodą. Nie zadowalający natomiast był styl pracy niektórych innych Sekcji Motorowych. Tam, gdzie zespoły na Spartakiadę WP — czteroosobowe patrole, zostały wyłonione na ostatnią chwilę, lub tam gdzie tylko wąska czołówka Sekcji startowała systematycznie w innych imprezach motorowych w kraju (traktując to jako przygotowanie do Spartakiady), tam poziom patrolu był nierówny — obok „asów" wlokła się w tyle „końcówka", a wynik nie mógł być zadowalający.

Na szczęście jednak nasze Sekcje Motorowe wyciągnęły właściwe wnioski z przebiegu zeszłorocznej Spartakiady Z zadowoleniem musimy stwierdzić, że nie ma dziś Sekcji, w której cały skład osobowy nie uczestniczyłby w ogólnokrajowych imprezach raidowych i w szkoleniu specjalnym z uwzględnieniem raidu o specyfice wojskowej.

Bez wątpienia więc, opanowanie takich konkurencji, jak strzelanie, rzut granatem, jazda w masce p-gazowej, topografia, przeprawy przez przeszkody wodne będą miały o wiele wyższy i bardziej wyrównany poziom, walka sportowa będzie bardziej zacięta, a wyniki lepsze zarówno na trasie, jak i na strzelnicy.

* * *

Nadchodzący letni sezon sportu motorowego, zbiega się ze sławną dziesiątą rocznicą naszej Ojczyzny — Polski Ludowej. Zaplanowane imprezy sportowe będą więc miały specjalnie uroczysty charakter, a zwycięzców oczekuje większy honor i zaszczyt. Nic więc dziwnego, że walki sportowe o tytuły Mistrzów Polski rozgorzeją z całą siłą. Ambicją każdego sportowca będzie zdobycie szarfy mistrzowskiej w 10 rocznicę Polski Ludowej.

Do walk tych przystępują również żołnierze-sportowcy naszego ludowego wojska. Zdają sobie oni dobrze sprawę z tego, że przed Sekcjami Motorowymi wojska stoją specjalne —trudne i odpowiedzialne zadania. To przecież m. in. i sport motorowy pomaga wyrabiać wiele cennych dla kierowców zalet. Wojsko nasze bowiem, jako nowoczesna, w pełni zmotoryzowana armia potrzebuje ogromnej ilości doświadczonych, obeznanych w jeździe terenowej i w pracy przy sprzęcie kierowców. Takich żołnierzy-kierowców dostarcza wojsku bezustannie sport motorowy. Wychowuje on ludzi, którzy nade wszystko ukochali swoją maszynę, którzy w pracy przy niej potrafią poświęcić wszystkie siły.

Żołnierze-motocykliści wychowani w naszych wojskowych Sekcjach Motorowych posiadają głęboko wszczepioną ambicję i silną wolę, która nie pozwala zrezygnować z walki — zarówno na trasie imprezy sportowej, jak i w czasie prowadzenia swego bojowego pojazdu. W ten sposób, przez przodownictwo w sporcie uzyskują oni przodownictwo w służbie żołnierskiej. Rozwija się w nich dążenienie do osiągnięcia wzorowych wyników tak indywidualnych, jak i zespołowych, wzmacnia poczucie zbiorowej odpowiedzialności za wykonanie postawionych przez dowództwo zadań. Motoryzacja wojska uzyskuje nowe, pełnowartościowe kadry, wzmacnia się siła i gotowość bojowa ludowego Wojska Polskiego.

O tym powinien dobrze pamiętać każdy żołnierz — motocyklista stojący dziś u progu letniego sezonu motorowego.



Czy zespół OWKS Warszawa w składzie (od lewej): oficer. Pawłowski oraz szer. Kwaśniewski, Kuroczka i Marchliński, zatrzyma zaszczytny tytuł mistrza Wojska Polskiego? Odpowiedź na to pytanie zależy w największej mierze od wszechstronnego przygotowania się do letniego sezonu motorowego, jakie już rozpoczęli motocykliści wojska.



Nie ma dziś imprezy motorowej, w której nie startowaliby reprezentanci pionu wojskowego. Co więcej: zarówno w raidach, jak i wyścigach ulicznych zajmują oni przeważnie czołowe miejsca. Na zdjęciach powyżej widzimy mistrzów Wojska Polskiego (od lewej): oficer Pawłowski na Spartakiadzie



WP w 1953 r. mistrz Polski w kat. 350 J. Jankowski na wyścigu ulicznym w Szczecinie, mistrz WP R. Bączkowski ze swym wózkarzem na etapie Raidu Tatrzańskiego w Zakopanem oraz oficer Dzierżanowski podczas raidu LPŻ „Szlakami zwycięskich walk" w Kołobrzegu rozegranego w r. ub.

Kalendarz imprez sportowych

RAIDY MOTOCYKLOWE

23.V.	Szczyrk	I Eliminacja do Mistrzostw Polski
6.VI.	Kielce	II Eliminacja patrolowa do Mistrzostw Polski[1])
17.VI.	Poznań	Międzynarodowy motokros na Ławicy
19—20.VI.	Karpacz	II Eliminacja do Mistrzostw Polski — Raid Obserwowany
6—8.VIII.	Zakopane	IV Eliminacja do MP — XII Raid Tatrzański
15.VIII.	Olsztyn	III Eliminacja patrolowa do MP
29 VIII.	Warszawa	V Eliminacja do MP — Motokros
12.IX.	Gliwice	Eliminacja do MP — Motokros
10.X.	........[2])	IV Eliminacja patrolowa do Mistrzostw Polski
31.X.—1.XI.		Zawody okręgowe na zakończenie letniego sezonu motorowego

WYŚCIGI ULICZNE

30.V.	Warszawa	I Eliminacja do Mistrzostw Polski
4.VII.	Szczecin	II Eliminacja do MP
25.VII.	Poznań	Wyścigi o Złoty Kask
22.VIII.	........[2])	Motocyklowe Grand Prix Polski
5.IX.	Wrocław	III Eliminacja wyścigowa do MP
26.IX.	Lublin	IV Eliminacja do MP
16—17.X.	Gliwice	Próby bicia rekordów szybkości Polski

1) I Eliminacja patrolowa odbyła się w lutym br. w Karpaczu.
2) Miejscowość jeszcze nieustalona.



„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze:WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa. Zam. 842 CW-11845